

MOTORIZADOS

Un Problema de Salud Pública **CAPÍTULO 5**
Por. Kenett José Agar Angulo
Presidente de AVEPAE AC. ONG.

Avapae
ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE
PROTECCIÓN EN LA CALLE



ZOOM
FUNDACIÓN

Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas



Últimas Noticias

AVN: 100 motorizados por semana
ingresan a hospitales caraqueños

La Prensa

La Nación

**Metodología
para elaborar
planes de
seguridad vial
para
motociclistas**



**ALCOHOL Y VELOCIDAD
MUERTES DE
MOTORIZADOS
UNA
TRAGEDIA FAMILIAR**



2001
1.023
**motorizados
han muerto
en accidentes**

**Más de 5 mil motorizados han muerto
en hechos viales desde 2012**

**3.200 motorizados han muerto
por accidentes viales desde 20**



EN 5 AÑOS MURIERON MÁS DE 7.500 OCUPANTES DE MOTOS EN EL PAÍS

Plan Nacional De Prevención De Accidentes Para Motorizados

PANAMOTORIZADOS

Por Kenett Agar Avepae.

Sugerencias

ÍNDICE

Introducción.

**La voluntad en salvar vidas, experiencia y formar
un grupo de trabajo, son pilares básicos para lograr
la puesta en marcha del plan**

"Panamotorizados"..... Pág. 2

Aclaratoria

**En varias ocasiones hemos manifestado públicamente la necesidad de
crear una comisión para encontrar soluciones a la problemática de los
accidentes de tránsito y en especial la de motorizados 2012 – 2020**

A CONTINUACIÓN

**Describiré una especie de agenda donde se ha planteado en varios
escenarios la necesidad de diálogo en beneficio de la prevención de
accidentes de los motorizados del país Pág. 3**

**Planes de Seguridad Vial Para Motorizados hay varios
implementados en países de Latinoamérica como en Colombia,
Argentina, Chile, Brasil, México otros.....Pág. 17**

Plan Nacional De Prevención De Accidentes Para Motorizados PANAMOTORIZADOS

Por Kenett Agar Avepae.

La voluntad en salvar vidas, experiencia y formar un grupo de trabajo, son pilares básicos para lograr la puesta en marcha del plan "Panamotorizados".

EXPERIENCIA:

- 45 años de instrucción en Manejo Vial Defensivo
- 2. Coautor 1era Investigación de accidentes de motos en el país
- 3. Autor:
Libro Motorizados Tomo 1 - 7 Capítulos "Un problema de Salud Pública"
- 4. Autor:
Investigaciones de seguridad vial y grandes actividades
- 5. Autor:
En más de 100 gráficas y cuadros estadísticos de accidentalidad en motos otros.
- 6. Plan Nacional de seguridad vial

ACLARATORIA

EN VARIAS OCASIONES HEMOS MANIFESTADO PÚBLICAMENTE LA NECESIDAD DE CREAR UNA COMISIÓN PARA ENCONTRAR SOLUCIONES A LA PROBLEMÁTICA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EN ESPECIAL LA DE MOTORIZADOS 2012 – 2020.

A CONTINUACIÓN

DESCRIBIRÉ UNA ESPECIE DE AGENDA DONDE SE HA PLANTEADO EN VARIOS ESCENARIOS LA NECESIDAD DE DIÁLOGO EN BENEFICIO DE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE LOS MOTORIZADOS DEL PAÍS.

ESCENARIO N° 1

En la Primera Investigación Nacional de Accidentes de Motos en Venezuela / Nov. 2012, se le recomienda a las autoridades, soluciones a la problemática de los motorizados, este documento, ya todos lo conocen, ampliamente divulgado por los medios de comunicación y también en sitios WEB, AVEPAE - otros, al final de la investigación, dice así:

“La producción de motos en el presente año será de 400.000 unidades, lógico pensar que los accidentes viales van en aumento cada día y que cada mes se incrementen hasta en un 100%; por falta de medidas adecuadas de prevención; necesario que unamos esfuerzos, todos los entes involucrados en la prevención:

Organismos Oficiales y privados – Medios de comunicación – Ensambladoras, Federaciones, Clubes de Motorizados “Moters”, Líneas de Moto-Taxi, otros y así

lograr reducir las cifras tanto en mortalidad, morbilidad y discapacitados de usuarios de motos.

“Salvar Vidas y lesionados el propósito que nos une.”

Las más importantes ensambladoras y distribuidoras de motos en Venezuela

De acuerdo a cifras de motos ensambladas por cada una de estas marcas y sus proyecciones

El 2012 finalizará con cerca de 525.000 vendidas durante todo el año

Es importante resaltar que en los 2 últimos meses del año se genera un alza en las ventas de motos en el país, números que históricamente se ven reflejados en el incremento de los "accidentes" durante esta temporada y por ende las cifras de mortalidad y morbilidad

Así como se incrementan las ventas y las víctimas en motos; se hace absolutamente necesario que aumenten los controles por parte de las autoridades, buscando disminuir los hechos lamentables en las vías y sus causas asociadas: Exceso de velocidad, consumo de alcohol, no uso del casco, guantes, lentes, calzado... y sobre todo el cumplimiento



Dos organizaciones voluntarias, sin fines de lucro, AVEPAE – CIESVIAL de Venezuela se unen en un mismo objetivo, investigar y brindar información a la sociedad, para que se produzcan medidas que contribuyan a evitar y reducir las muertes en los siniestros de tránsito en general y en especial en motos.

La producción de motos en el presente año será de 400.000 unidades, lógico pensar que los hechos viales van en

aumento, cada día y que cada mes se incrementen hasta en un 100%; por falta de medidas adecuadas de prevención; necesario que unamos esfuerzos, todos los entes involucrados en la prevención: (Organismos Oficiales y privados – Medios de comunicación – Ensambladoras – Organizaciones, Federaciones y Clubes de motorizados, Líneas de Moto-Taxi, otros) y así lograr reducir las cifras tanto en mortalidad y en morbilidad, “Salvar Vidas y lesionados debe ser lo que nos una”

En varias oportunidades se ha propuesto, la necesidad de que se implementen medidas preventivas para detener las muertes de motorizados, las mismas están reflejadas en las publicaciones de la **prensa escrita nacional,**

regional y otros medios de comunicación: Radio - Televisión (ver Capítulo 1)

"LIBRO. MOTORIZADOS "UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA AUTOR. KENETT J AGAR A".

ESTÁN REFLEJADAS ENTRE OTRAS EN:

1.- Diario 2001 en la mitad de la portada y en las 2 páginas centrales refleja la investigación en referencia

2001

COMUNIDAD



Maiquetía opera con normalidad

Las autoridades del aeropuerto Internacional anunciaron que se comenzó la reparación del cableado eléctrico en el área administrativa luego del incendio de la semana pasada
Pág. 10



Martes 20 de noviembre de 2012 · N° 13.942

De lunes a viernes Bs. 4 / sábado Bs. 5 y domingo Bs. 6

2001.com.ve | @2001online

1.023 motorizados han muerto en accidentes

Cada día tres personas que se desplazan en moto perecen en la vía. La mayoría (53%) son jóvenes entre 20 y 30 años de edad, de acuerdo a las cifras del primer estudio nacional realizado por la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades y el Centro de Investigación en Educación y Seguridad Vial. Al finalizar 2012 se habrán vendido en el país más de 525 mil motos

Pág. 9

GLOBO

DIÁLOGO EN LA HABANA
**Farc anunció
alto al fuego** Pág. 26

COMUNIDAD

**Faltan
recursos
para realizar**



CABRERA sin límites

Miguel Cabrera, el Más Valioso de la Liga Americana y el primero que gana la Triple Corona de bateo de las Grandes Ligas desde 1967, obtuvo ayer por tercera vez y por segundo año consecutivo el Premio al Atleta Meridiano 2012. El pelotero venezolano, quien recibió el galardón de manos de Mar-

Diariamente 95 conductores de motos resultan lesionados en las vías

1.023 motorizados han muerto en accidentes de tránsito este año



El exceso de velocidad y el consumo de alcohol están presentes en la mayoría de los decesos

Laline Luna
lluna@dearmas.com

Desde enero de este año hasta ayer han fallecido en accidentes viales 1.023 motorizados en todo el país, de los cuales 53% eran jóvenes con edades comprendidas entre los 20 y 30 años, estas cifras fueron arrojadas en el primer estudio nacional realizado por la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae) y el Centro de Investigación en Educación y Seguridad Vial (Ciesvial).

En promedio, diariamente mueren tres motorizados y 95 resultan lesionados. El estudio además destacó que la mayoría de los accidentes ocurren después de las 6:00 de la tarde, y las entidades con más inci-

dencias son Caracas, Zulia, Carabobo y Portuguesa.

Darwin Figuera, presidente del Ciesvial, explicó que las cifras forman parte de un seguimiento hemerográfico diario en toda Venezuela. "Tomamos como referencia al menos, los tres periódicos más importantes de cada región del país".

Aunque destacó que las cifras no son oficiales, sostiene que corresponden a datos cercanos a 80% de la realidad. "Tenemos datos auditables por el respaldo de nombres, apellidos y edades de los fallecidos, además de los lugares donde ocurrieron", dijo.

Exceso de velocidad, alcohol y vio-

lación de las normas de circulación son los principales enemigos de los motorizados. Los accidentes más comunes, colisión con autos, arrollamiento, colisión con objetos fijos, caídas y choque entre motos.

Entre 60 y 70% de los lesionados presentan fracturas abiertas de tibia, cráneo y fémur que no comprometen su vida; pero de ellos, cerca de 40% quedan con secuelas importantes como miembros acortados y amputaciones.

Las conclusiones finales de la investigación serán dadas a conocer a mediados de enero de 2013. "El objetivo principal es ofrecer información sobre los siniestros de tránsito en moto con altos índices de muertes y lo que es más importante reflejar cifras para hacer reflexionar a unos y hacer tomar decisiones a otros; porque un altísimo porcentaje de esas muertes son evitables, y eso

está comprobado", expuso.

SÓLO 7% USA CASCO DE CALIDAD

El estudio además arrojó que durante un proceso de observación de más 2.500 motorizados en Caracas, Maracay, Barquisimeto y Valencia, se determinó que sólo 65% usa el casco de seguridad, pero 93% son de muy baja calidad.

"El motorizado sacrifica la seguridad y compra casco que van desde 48 bolívares y no los protege a la hora de una caída, sólo lo compra para que no lo sancionen. Este tipo de cascos son la mínima expresión de seguridad y son muy poco recomendables. Por su diseño suelen ser utilizados para motos de baja cilindrada; además de dejar la cara desprotegida también una buena parte de la cabeza queda al descubierto, sobre todo los laterales y la parte trasera. El grosor del casco suele ser escaso y su ajuste a la cabeza también de fiabilidad muy cuestionable", explicó Figuera.

2012 finalizará con 525 mil motos vendidas

Darwin Figuera, presidente de Ciesvial, destacó que en los dos últimos meses del año se genera un alza en las ventas de motos en el país, números que históricamente se ven reflejados en el incremento de los accidentes durante esta temporada y por ende en las cifras de mortalidad y morbilidad.

De acuerdo a la cantidad de motos ensambladas, el 2012 finalizará con aproximadamente 525 mil vehículos de dos ruedas vendidos.

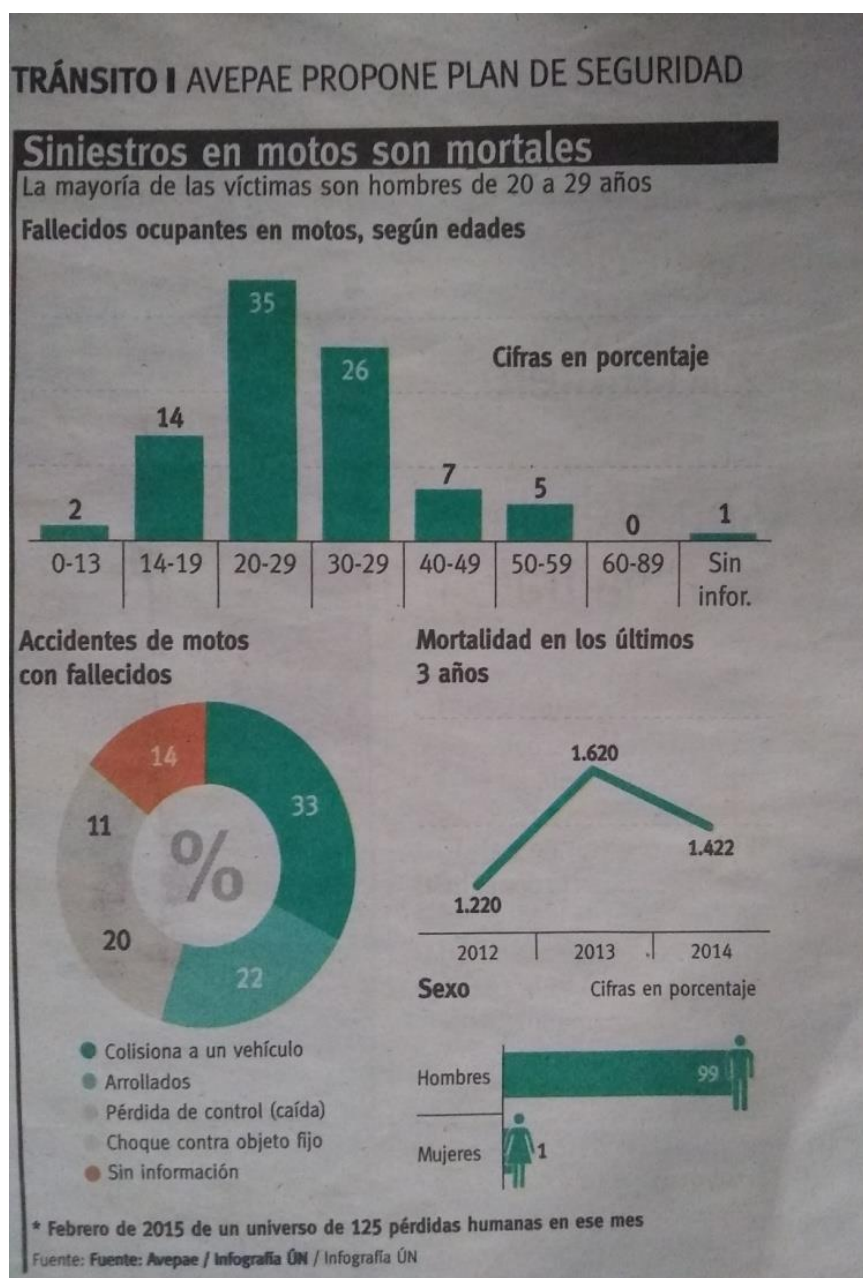
"Así como se incrementan las ventas y las víctimas en motos; es necesario que aumenten los controles por parte de las autoridades, buscando disminuir los hechos lamentables en las vías y sus causas asociadas", dijo.

Datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) advierten que al menos 1.000.300 mil personas mueren cada año en el mundo por accidentes de tránsito

ESCENARIO N° 3

AVEPAE **PROPONE PLAN DE SEGURIDAD** **125 PERSONAS FALLECIERON POR ACCIDENTES EN MOTOS**

Diario Últimas Noticias - Día, 16 de abril 2015



En el mes de febrero 125 personas fallecieron por accidentes en motos

La mayor parte de los afectados son hombres en edades de 20 a 29 años

HAYLÉ GABRIELA GÓMEZ PEÑA
hggomez@grupo-un.com

Caracas. La Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae), en su última investigación explica que solo en el mes de febrero de este año, 125 personas perdieron la vida durante siniestros que involucraban motocicletas.

En este estudio, el presidente de Avepae, Kenett Agar, asegura que los más afectados son personas de sexo masculino con 99%, en edades comprendidas entre 20 y 29 años.

También aparece en las estadísticas 2% referido a la muerte de niños menores de 13 años.

Las colisiones contra un vehículo, son uno de los escenarios más frecuentes en los que se dan estos accidentes, seguidos de los arrollamientos.

Colisiones y arrollamientos se repiten como las princi-

pales causas de incidentes en el año 2014.

Soluciones. Agar da como recomendación que “se dé un mejor manejo de la estadística de la accidentalidad en moto, análisis profundo de la misma para buscar soluciones”.

“Se debe garantizar que todos los motorizados usen el equipo de protección personal acorde al motorizado, un casco homologado integral o semi-integral, guantes, chaqueta con refuerzos en hombros, codos y columna, rodillera y botas para motorizados” apuntó.

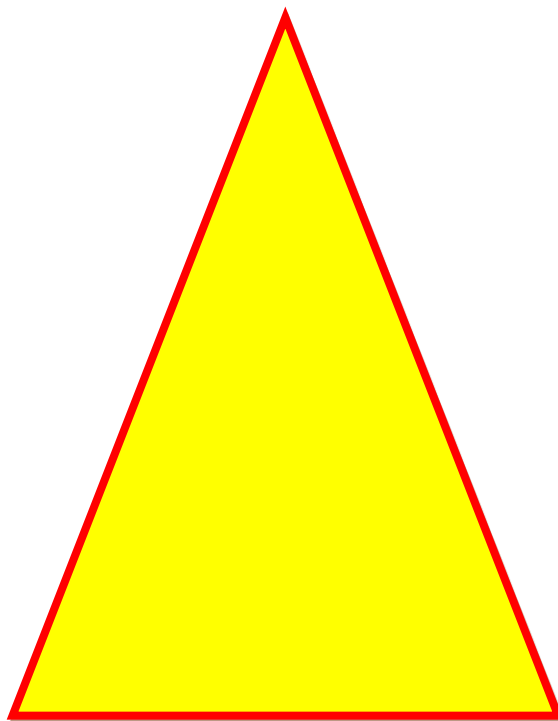
Explica que se debe implementar más fiscalización vial y educación para las personas que manejen este medio de transporte.

Avepae también plantea que debe existir atención médica inmediata para los accidentados; “la no asistencia y traslado médico adecuado del politraumatizado podría empeorar las lesiones, acortando sus posibilidades de sobrevivir”, manifestó Agar. ■

Otros testimonios que sugieren crear un Plan, una comisión etc, que afrontara la grave situación de los accidentes de tránsito “motorizados”, durante el “Boom de Las Motos en Venezuela” 2007 – 2016 - fueron hechas por profesionales: periodistas, médicos, psicólogos, investigadores, especialistas, otros, en foros, Jornadas, un ejemplo fue, en los 4 Encuentros de Seguridad Vial años 2011 – 2013 – 2015 Y 2018 - Organizados por la Escuela de Ciudadanos y la Red Venezolana de Seguridad Vial RVSV, con el apoyo del sector privado “Fundación Seguros Caracas, Fundación ZOOM” y el INTT 2015 y reflejados en docenas de reportajes y en documentos.

**LA VERDAD es que si hubiera existido un plan riguroso que incluyera el ABC de todo plan,
A. Planificación B. Educación C. Control y Sanción.**

A.-Planificación



B. Educación

C.- Control y sanción

Podríamos estar afirmando que, de las 10 mil muertes de motorizados ocurridas en los últimos 13 años, estarían con vida, hasta un 60% de estas, o sea 6 mil personas “Conductor y pasajero”.

Hasta un mejor resultado en el sector “funcionarios policiales”, solo en esta estadística de 4 años 2012 a julio 2015.

“299 FUNCIONARIOS DE SEGURIDAD (POLICÍAS GNB CICPC OTROS) FALLECIDOS EN MOTOS”

El resultado podríamos asegurar que sería entre el 60% y 80% de ellos, podrían estar con vida.

Murió policía al chocar su moto contra un poste cuando saludaba a vecino



Fotografía Diario LA VERDAD

Miércoles 08 de agosto de 2012 11:16 AM
Daniela Bracamonte /Diario Panorama

Un policía perteneciente al Cuerpo de Policía del Estado Zulia (Cpez), murió la mañana de este miércoles, luego de que impactara su moto contra un poste de electricidad. La víctima quedó identificada como Junior Morales, quien vivía en el municipio Mara.

El hecho ocurrió, en la avenida principal del El Moján, a pocos metros del CDI. Según testigos del hecho Morales conducía su moto, **lo saludaron y al voltear perdió el control del volante y se estrelló.**

La más mínima distracción

al manejar puede tener consecuencias graves para usted y los que están a su alrededor.



PREVENIR ES LA CLAVE

PREPARADO POR



ESCENARIO N° 4

Algunas acciones y medidas “DECRETOS” por las autoridades en varios ESTADOS (Gobernaciones y Alcaldías), en cuanto a la restricción de circulación de motos durante el horario nocturno en las principales ciudades capitales tales como, San Cristóbal – Mérida – Trujillo otras, redujo la accidentalidad y por ende las muertes y lesionados; no así en otros Municipios y pueblos del interior de las entidades; ya que los datos estadísticos indican que hasta el 80% de los accidentes mortales ocurren durante los fines de semana, en horario nocturno y en las carreteras y pueblos del interior de los ESTADOS DEL PAÍS.

ESCENARIO N° 5

Durante las jornadas de *carácter nacional* **“MESAS DE TRABAJO CON LOS MOTORIZADOS - MOTO TAXISTAS”** convocadas por las autoridades MIJP – INTT, efectuadas en la sede de la Dirección de Tránsito en La California – Caracas, en fecha: Sábado, 14 de septiembre 2013.

Fui invitado por un directivo del sindicato de Motorizado y Moto taxistas, a esta jornada, a quién conocí, durante una intervención en la que fuimos invitados por la conductora del programa **SOLUCIONES DE GLOBOVISIÓN 2013.**

Durante la jornada, participé en la mesa N° 3, en momento de mi intervención, hice el llamado a la importancia de crear una comisión que desarrollara **un Plan Nacional de Prevención de Accidentes para Motorizados**, propuesta esta que no apareció en la redacción final de las sugerencias de la jornada.



Grupo de Motorizados participantes en las mesas de trabajo,

abajo primero a la izquierda, Kenett J Agar.

ESCENARIO N° 6

Posterior a las mesas de trabajo, fui invitado a 2 reuniones en el INTT, en la que se planteó la necesidad del plan para abordar los accidentes de tránsito, asistieron distintos representantes de entidades públicas, (Ministerios – Policías, otros), pero luego no fui invitado a ninguna otra reunión y desconozco si hubo continuación de las mismas etc.

ESCENARIO N° 7

7.1 Para terminar, quiero mencionar lo siguiente, a través de la Red Venezolana de Seguridad Vial RVSV, esta organización invitó y de hecho asistieron autoridades del INTT a la sede de la Escuela de Ciudadanos (RVSV), donde hubo un intercambio de propuestas; en esta oportunidad, me dirigí al director del INTT, haciéndoles saber la importancia de reglamentar y sancionar a los motorizados que no usan casco, pero también les indique de que los casco que reducen posibles lesiones son los cascos integrales y homologados, además, que los cascos que

venden en los comercios y son obsequiados por las autoridades, son cascos que brindan poca protección.

7.2 Luego, hubo una reunión en la sede del INTT (sala de reunión, piso 7, donde asistieron en pleno, las organizaciones afiliadas a la RVSV, en esta reunión, intervine para plantearle a las autoridades del INTT, la importancia de la preparación de los aspirantes a obtener la licencia de

conducir y por ende la implementación real de Escuelas para Conductores, que también, en lo personal había logrado en 4 oportunidades, en los últimos 20 años, conformar locales acondicionados y autorizados como Auto Escuelas, pero que habían sido un gran fracaso ya que no hubo apoyo legal y serio para implementar la efectividad de estas Escuelas de Transporte.

También señalé, que tendríamos en Venezuela, un atraso de más de 50 años en materia de prevención y seguridad vial, por la falta entre otras medidas, la puesta en marcha de un Plan Nacional efectivo y permanente de prevención y Seguridad Vial.

ESCENARIO N° 8

Invitado por Darwin Figuera Presidente de CIESVIAL, a su vez, este invitado por el INTT para que exhibiera los distintos equipos de su creación y propiedad (simuladores electrónico de Manejo, de choque, otros), durante la inauguración de la primera Escuela para Motorizados en la Ciudad de El Vigía ESTADO Mérida.

Luego, hubo el comentario, meses después, que dichas instalaciones fueron desmanteladas.



**Fotografía Durante la inauguración de la 1era
Escuela para Motorizados El Vigía ESTADO
Mérida. De derecha a Izquierda Kenett Agar
AVepae, Victor Peña AVyC, Gilberto Morillo
MPPS, Darwin Figuera CIESVIAL**

Por: Kenett José Agar

Pres de AVEPAE AC – ONG.

ABRIL 2020.

Planes de Seguridad Vial Para Motorizados hay varios implementados en países de Latinoamérica como en Colombia, Argentina, Chile, Brasil, México otros.

La CAF ha elaborado:

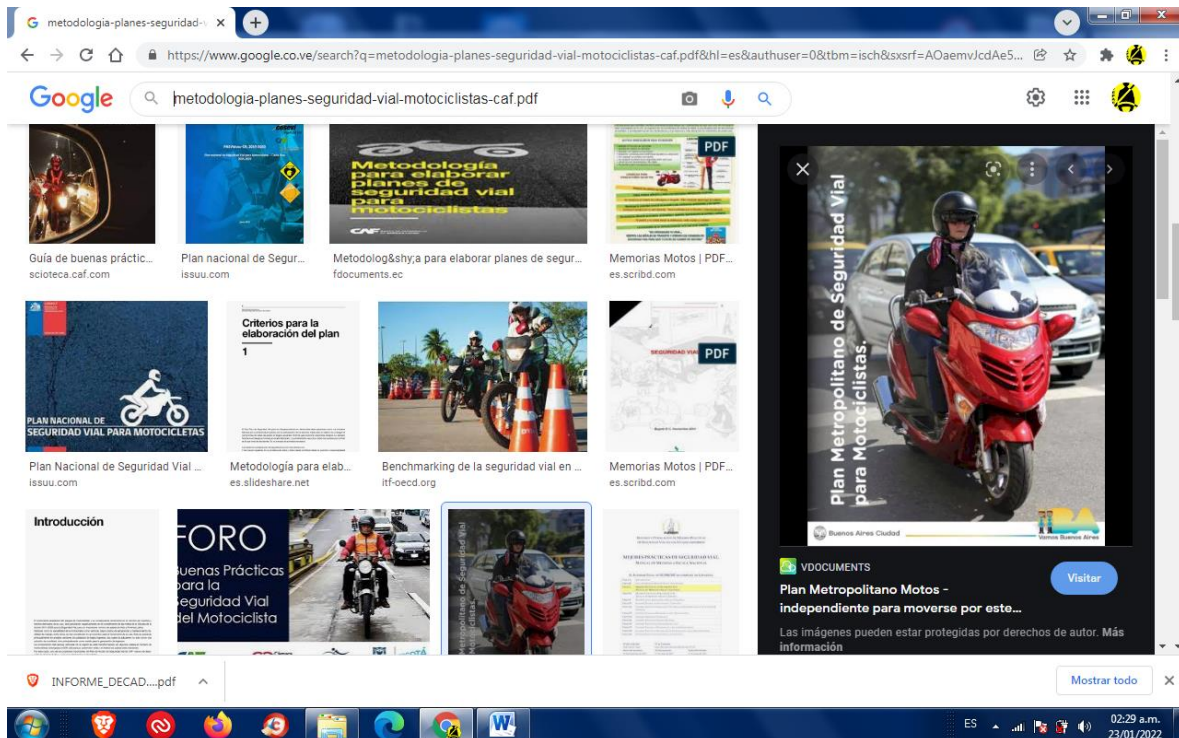
“TÍTULO: METODOLOGÍA PARA ELABORAR PLANES DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS”

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/566/metodologia-planos-seguridad-vial-motociclistas-caf.pdf?sequence=1>

Hay que conocer otras experiencias en ejecución de planes de prevención para motorizados, **pero el trabajo por hacer nosotros es crear y adaptar el nuestro**, de acuerdo a nuestra realidad y planes de estudios ejecutados y por ejecutar.

Kenett Agar...

[metodologia-planos-seguridad-vial-motociclistas-caf.pdf](#)

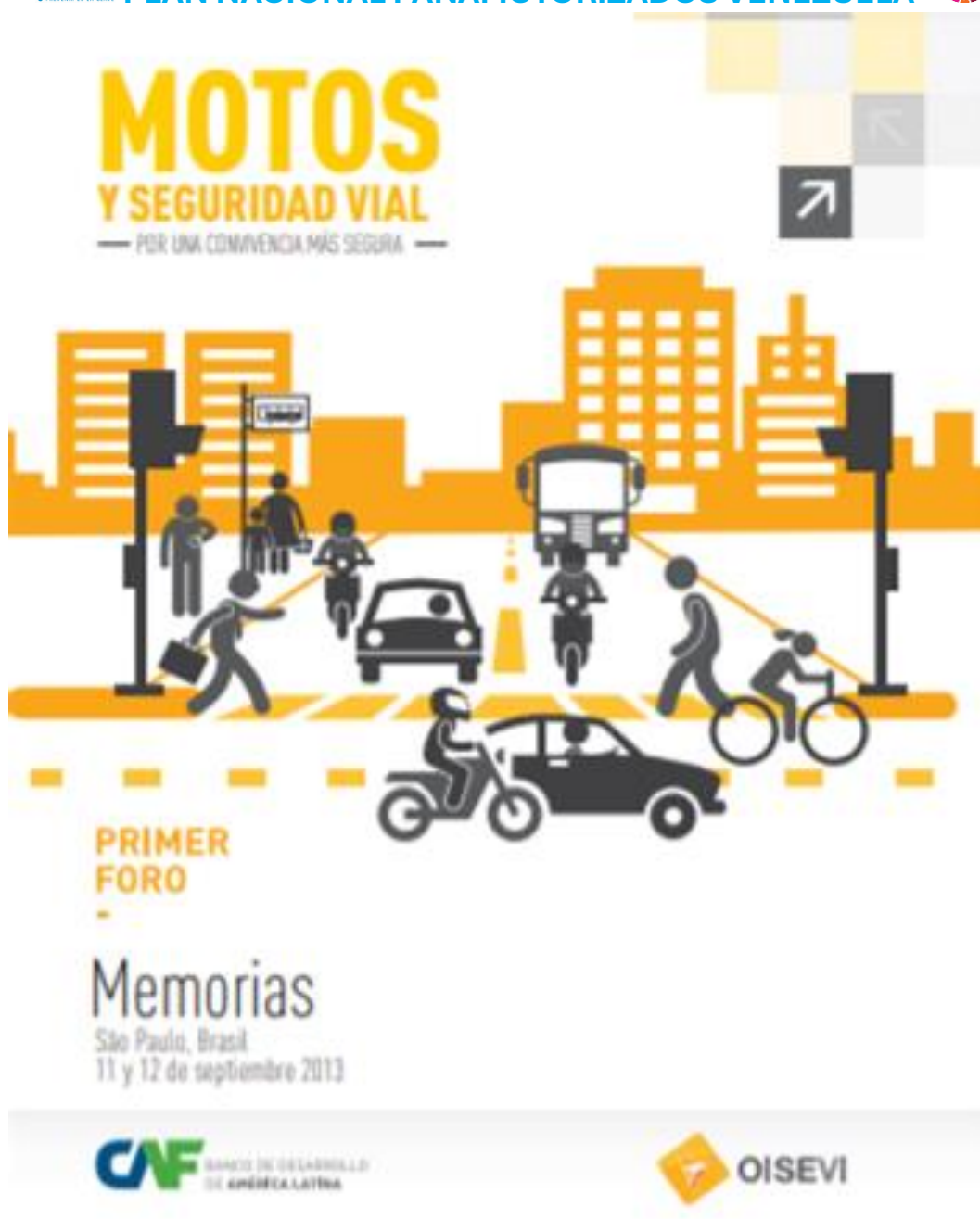


<https://www.google.co.ve/search?q=metodologia-planes-seguridad-vial-motociclistas-caf.pdf&hl=>

El Foro de Sao Paulo

Este evento denominado **“MOTOS Y SEGURIDAD VIAL Por una convivencia más segura”** hasta la presente puede considerarse el de mayor importancia realizado en Latinoamérica, le invitamos para que revise este documento en el siguiente link.

<file:///C:/Users/KJ/Documents/MOTO%20INVEST%20Y%20TODO%20VER/FORO%20DE%20SAO%20PAULO%20%20IMPORT..MEMORIAS MOTOS.pdf>



PARTE DOS

SEGÚN EL DIAGNÓSTICO de Venezuela por la OPS denominado

Seguridad Vial (Datos, mapas y estadísticas de OPS/OMS – Venezuela)

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2013 — se omite el N° de motos automotores.

En el informe de las américas se menciona las medidas a realizar 31 Países de las Américas y una de esta se relaciona con los usuarios vulnerables **“los motorizados”** con respecto al uso de cascos sin especificar la calidad de estos...

Cifra estimada del PIB en las vías de tránsito 6,6% (OPS/OMS (2009); El alcohol y las políticas públicas en Venezuela: dos estudios. OPS/OMS

De acuerdo, con la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015) **estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras**, descritas a continuación y se adaptaron al caso venezolano:

1. CONTROL DE LA VELOCIDAD

La velocidad es un factor que propicia aproximadamente una tercera parte de todos los accidentes de tránsito con víctimas mortales en los países de altos ingresos, y hasta la mitad de esos accidentes en los países de ingresos bajos y medianos. Carreteras amplias y rectas que pasan por escuelas, áreas residenciales y comerciales y facilitan la circulación a alta velocidad exponen a los niños a un riesgo considerable. Las estrategias siguientes pueden contribuir a reducir la velocidad:

- Establecer y hacer respetar límites de velocidad apropiados en función de cada vía.
- Establecer y hacer respetar una velocidad límite máxima de 30 km por hora en vías con altas concentraciones de peatones (avenidas, calles, otras).
- Hacer respetar los límites de velocidad mediante el uso de cámaras automáticas de detección de velocidad.
- Construir o modificar vías para dotarlas de características que limiten la velocidad, por ejemplo, semáforos, reductores de velocidad.

En Venezuela existen criterios para la determinación y control de la velocidad (Ley de Transporte Terrestre del 2008 en los Artículos 46-47-169, el Reglamento de Tránsito terrestre de 1998 estipula los límites de velocidad en su Artículo 254 al 257 dependiendo del tipo de vías.

2. PREVENCIÓN DE LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

Uno de los principales riesgos para los niños como peatones, ciclistas y pasajeros en vehículos son las personas que conducen bajo los efectos del alcohol. El consumo de alcohol antes de conducir aumenta no solo las probabilidades de que ocurra un accidente de tránsito, sino también la probabilidad de que se produzcan defunciones o traumatismos graves. El riesgo de accidente de tránsito comienza a aumentar significativamente cuando el conductor tiene una concentración de alcohol en sangre de unos 0,04 g/dl.

Las estrategias siguientes pueden reducir el número de casos de conducción bajo los efectos del alcohol:

- Establecer y hacer respetar los límites de 0,05 g/dl o menos para todos los conductores, y límites más bajos, de 0,02 g/ dl o menos para los conductores jóvenes;
- Hacer cumplir las normas sobre conducción bajo los efectos del alcohol por medio de puestos de control y pruebas aleatorias de alcoholemia.
- Restringir la venta de alcohol mediante normas que fijen una edad mínima, reglamenten los tipos de establecimientos habilitados para vender alcohol y fijen sus horarios de funcionamiento;
- Limitar la comercialización de bebidas alcohólicas a los niños y jóvenes.

En Venezuela existen criterios para el control de alcoholemia (Ley de Transporte Terrestre del 2008 en los Artículos 169, 179, 194, 200 y el Reglamento de Tránsito terrestre de 1998 estipula las sanciones administrativas en sus Artículos 416 al 425 "no podrán circular por las vías objeto de este reglamento el conductor de vehículos de uso particular con tasa de alcohol superior 0.8 gramos por 1000 centímetros cúbicos", (Gaceta Oficial N°5.420).

3. USO DE CASCOS POR CICLISTAS Y MOTORIZADOS

En lo que respecta a los niños, el uso del casco es la estrategia individual más eficaz para reducir el riesgo de traumatismo craneal cuando conducen bicicletas o motos. Independientemente de la edad, el uso adecuado del casco reduce el riesgo de traumatismo craneal entre los ciclistas en un 69%, mientras que entre los motociclistas reduce el riesgo de defunción en un 40% y el de traumatismo craneal grave en más del 70%. Las estrategias siguientes pueden asegurar el uso del casco:

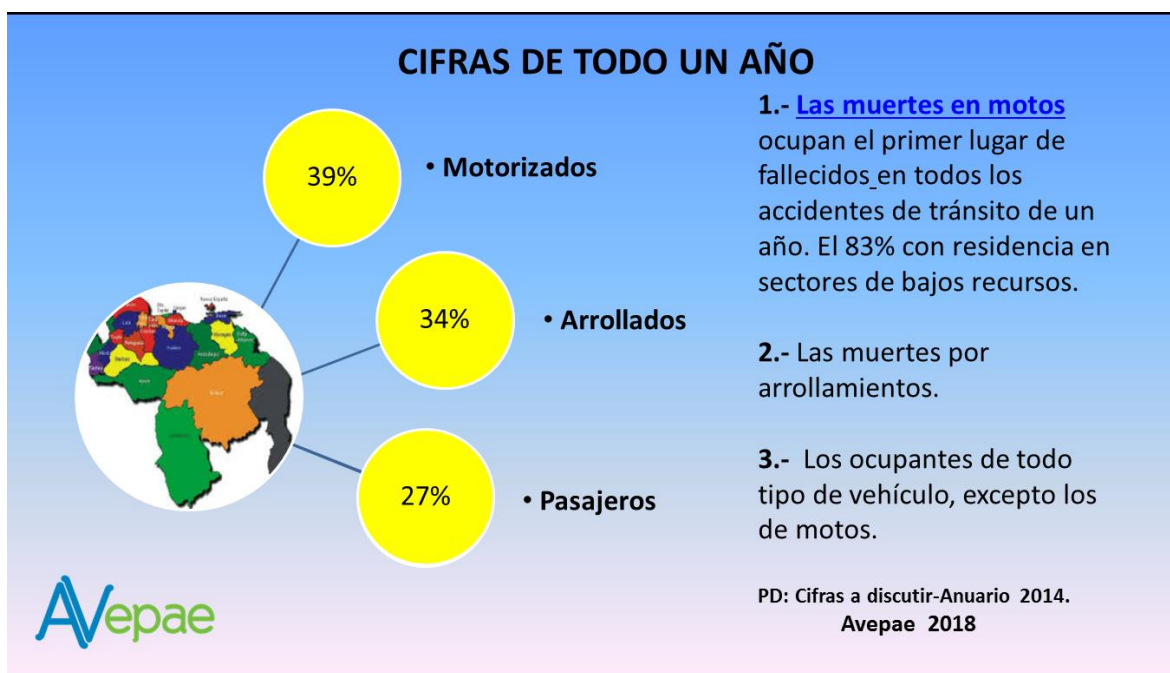
- Imponer y hacer respetar por los motorizados, **normas sobre uso del casco** que estipulen el tipo y la forma de los cascos por grupo etario.
- Introducir criterios de fabricación de cascos reconocidos internacionalmente, a fin de asegurar que sean apropiados para los niños y su protección **“Homologados”**
- Velar por la **disponibilidad y asequibilidad** de cascos para quienes los necesiten.
- Respaldar iniciativas comunitarias dirigidas a los niños mediante la sensibilización de sus padres respecto del uso del casco en motocicletas y bicicletas, y proporcionar cascos gratuitos o a precios reducidos para los niños.

En Venezuela existen criterios para el control uso del casco (Ley de Transporte Terrestre del 2008 en los Artículos 170 numeral h y el artículo 164 del Reglamento de Tránsito Terrestre (1998) establece en su párrafo único que “para poder incorporarse a la circulación el conductor de moto, así como su acompañante deberán hacer uso del casco de seguridad. Si la moto no lleva parabrisas, el conductor deberá usar además anteojos o casco integral con visera” (Gaceta Oficial N° 5.420).

REGRESO

4. CONCLUSIONES MÁS IMPORTANTES POR AVEPAE

1. Fallecidos en motos están en primer lugar en accidentes de tránsito en el país, con el 39%, peatones en segundo lugar con el 36% y tercero con el 25% los ocupantes de todo tipo de vehículos (livianos-camionetas-carga-autobuses) datos tomados del anuario MPPPS 2012 (se sugiere un análisis de estas cifras por parte de un equipo multisectorial. AVEPAE - Kenett José Agar.



2. Alcohol causa mayoría de muertes en motos los fines de semana
3. 80% de siniestros de muertes en motos ocurren en fin de semana – Adriana Castellano El Periodiquito, 03 de agosto 2017 Fuente: AVEPAE
4. Más de 5 mil motorizados muertos en hechos viales desde 2012 / Entrevista a Kenett José Agar – 1 de Marzo 2015 – AVEPAE –
5. ¿Cuál es la mayor falta a la ley en la que incurren los motorizados? según encuesta radial en FM 92.5 Servicio Vial en Maracay ESTADO Aragua:
 - 117 Desatender la luz roja del semáforo
 - 54 Adelantar por la derecha
 - 49 Cambiar de carril

- **3 Circular con exceso de pasajero**

6. Fallecidos en todo tipo de accidentes de tránsito período 2000 – 2012, cantidad 80.399 víctimas / Anuario MPPPS – AVepae

- 7. En Venezuela la lesión craneoencefálica severa (CES), está presente en la mayoría de los accidentes CON MOTORIZADOS fallecidos**
- 8. Fallecen 5 jóvenes, chocaron de frente sus motos, viajaban sin luces, en la Troncal Agua Viva – El Encanto D. Los Andes, P Patricia maría Araujo Trujillo. Lunes, 28 de octubre 2013**
- 9. Motorizados “Un problema de [entrenamiento](#)”**
- 10. En el año 2011, fallecieron en un fin de semana hasta 13 ocupantes de motos, AVepae.**
- 11. Más de [1.400 motorizados](#) murieron por accidentes viales en 2014. Globovisión.
Fuente AVEPAE - [Ver](#) Infografía**
- 12. En el año 2013 fallecieron en un fin de semana hasta 40 ocupantes de motos, AVepae. % con respecto al 2011**
- 13. Durante la semana N° 36 / 2-8 sep 2013, de lunes a jueves hubo un registro en la hemeroteca de 13 muertes en motos y desde el día viernes hasta el domingo el registro fue de 40 muertes en moto en toda Venezuela, (75% de la semana), esta realidad señala una vez más que los fines de semana se incrementan en un 75 % los accidentes con muertes en motos**
- 14. Los traumatismos en la cabeza son la lesión más frecuente en los accidentes con motos y la principal causa de muerte, en su mayoría los usuarios (conductor – pasajero) no llevaban casco puesto**
- 15. Adelantar sin precaución en carreteras, consumo de alcohol, velocidad alta y en casos sin luz delantera encendidas la causa de la mayoría de colisiones de frente con motos**

16. Cuatro muertos y dos heridos dejó choque entre dos motos en el 2009

17. Seis muertes dejó colisión de frente en Barinas

18. El usuario de moto que viajan con calzado tipo (zandalias, cholas), en caso de accidente, están expuesto a lesiones mayores en los pies

– En Venezuela durante 2012 hubo un total de 148.058 defunciones, de ellas 6.948 están asociadas a los accidentes de vehículos de motor

• – Para el año 2012 en Venezuela, la Tasa de Mortalidad por accidentes de tránsito de vehículos de motor fue de 26 por cada 100.000 habitantes.

• – Los accidentes de vehículos de motor son la sexta (6ª) causa de muerte a nivel nacional.

• – Los accidentes de tránsito de vehículos de motor representan la primera (1ª) causa de muerte para los niños entre 1 y 4 años y de 5 a 14 años

EL ALCOHOL EN 87% INCREÍBLE PREOCUPANTE AVEPAE

• LOS MOTOCICLISTAS QUE USAN EL CASCO TIENEN UN 73% MENOS DE MORTALIDAD QUE LOS QUE NO USAN EL CASCO.

• LOS MOTOCICLISTAS QUE USAN EL CASCO TIENEN HASTA UN 85% MENOS DE LESIONES GRAVES QUE LOS QUE NO USAN CASCO.

ALGUNAS OTRAS ESTADÍSTICAS SOBRE LA IMPORTANCIA DEL USO DEL CASCO PROVENIENTES DE DIVERSAS FUENTES ESPECIALIZADAS SEÑALAN QUE:

• 2 DE CADA 3 ACCIDENTES DE MOTO TIENEN LUGAR DENTRO DE ZONAS URBANAS. DEBIDO A QUE EN CARRETERA **EL CASCO TIENE UN USO GENERALIZADO, LA MAYORÍA DE CONDUCTORES LO UTILIZAN; MIENTRAS QUE EN LA CIUDAD SIEMPRE ES UN ASUNTO PENDIENTE PARA LOS MOTOCICLISTAS.**

- LA MAYORÍA DE LAS MUERTES OCURRIDAS A CAUSA DE ACCIDENTES DE MOTO SE PRODUCEN COMO EFECTO DE LAS LESIONES CEREBRALES Y UN GRAN PORCENTAJE DE ÉSTAS SON UNA CONSECUENCIA DE NO USAR EL CASCO SIN CASCOS -

[REGRESAR](#)

Febrero 2025